

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Dari hasil proses pengumpulan data, analisis atau perhitungan dan perencanaan Tugas Akhir dengan judul Perencanaan Geometrik dan Tebal Perkerasan Kaku Ruas Jalan Alternatif Batas Kota Palembang – Kayu Agung Sta. 25+400 – Sta. 31+940 Provinsi Sumatera Selatan maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Berdasarkan data lalu lintas dan umur rencana jalan yang direncanakan, maka jalan ini digolongkan jalan Utama Kelas 1 (Jalan Arteri Kelas 1), dengan jumlah LHR Rencana 21.499,33 smp/hari.
2. Perencanaan geometrik jalan raya dengan kecepatan rencana 80 km/jam, 70 km/jam dan 60 km/jam, pada perencanaan jalan ini di rencanakan sebanyak 6 buah tikungan yaitu 2 tikungan *Spiral- Spiral* (SS), 2 tikungan *Full Circle* (FC), dan 2 tikungan *Spiral Circle Spiral* (SCS).
3. Lebar perkerasan jalan ini adalah 8,2 m dan bahu jalan 1,4 m pada masing sisi jalan dengan total 11 m dan panjang jalan 6.540 m dengan perkerasan jalan menggunakan Perkerasan kaku di mutu beton  $f_c' 30$  Mpa dengan tebal plat 30 cm dan untuk lantai kerja menggunakan mutu beton K-125 tebal 12,5 cm. untuk pondasi bawah menggunakan Agregat kelas B = 15 cm, serta lebar bahu 2,8 m (1,4 m kiri dan 1,4 m kanan jalan) .
4. Besar volume pekerjaan galian yaitu  $34.501,98 \text{ m}^3$  sedangkan untuk pekerjaan timbunan sebesar  $45.812 \text{ m}^3 \times \text{faktor gembur } (1,2) = 54.974,40 \text{ m}^3$
5. Rencana anggaran biaya (RAB) untuk pembangunan adalah Untuk pembangunan jalan ini diperlukan dana sebesar Rp. 100.892.033.009,- (*Seratus Milyar Delapan Ratus Sembilan Puluh Dua Juta Tiga Puluh Tiga Ribu Sembilan Rupiah*) dengan waktu penyelesaian proyek 284 hari kerja.

## 5.2 Saran

Dalam pembuatan laporan Tugas Akhir ini ada beberapa saran yang dapat penulis sampaikan antara lain :

1. Perencanaan jalan raya harus direncanakan dengan sesuai fungsi kegunaan jalan tersebut dan harus mempunyai acuan atau pedoman yang telah di setujui dalam melaksanakan pekerjaan jalan tersebut berdasar pada metode Bina Marga, desain geometriknya harus ditentukan sedemikian rupa sehingga jalan yang direncanakan bisa memberikan pelayanan yang optimal lalu lintas sesuai dengan fungsinya.
2. Dalam Perencanaan trase jalan harus memperhatikan pekerjaan tanah. Penentuan kelandaian harus diperhatikan dan tidak memotong kontur terlalu banyak agar volume pekerjaan tanah dapat dikurangi sehingga tinggi galian atau dalamnya timbunan masih dalam batas-batas kemampuan pelaksanaan dan perencanaan dapat lebih ekonomis namun tetap aman.
3. Perencanaan drainase dan gorong harus disesuaikan dengan kondisi trase yang direncanakan dan menganalisa debit air saat hujan sesuai dengan data curah hujan yang ada dan peraturan/standar yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Bina Marga, .
4. Menghitung rencana anggaran biaya dengan mutu dan material sesuai spesifikasi rencana, yang diatur pelaksanaannya dalam manajemen proyek dan peraturan yang dikeluarkan oleh PU Bina Marga.